MORSKI BIULETYN INFORMACYJNY

Rok I. Gdańsk, 15 maja 1946 r. Nr 3

Wykorzystanie portu szczecińskiego

Przekazanie Polsce części portu szczecińskiego w dniu 5 marca br. było bez wątpienia milowym słupem dla rozwoju i kierunku naszej gospodarki powojennej.

Port w Szczecinie z punktu widzenia geopolitycznego jest bastionem naszej granicy zachodniej. Położony u wlewiska Odry do Morza Bałtyckiego jest punktem, do którego ciążą nie tylko Ziemie Odzyskane, ale i olbrzymia część dziś centralnych terenów. Trzeba pamiętać, że Warta jest dopływem Odry i że naszą Wielkopolskę Niemcy ochrzcili z pewną dozą słuszności „Warthegau". Nasza część Górnego Śląska mimo bliskości Wisły należy również do basenu Odry.

Aby zrozumieć znaczenie Szczecina, należy porównać go z Gdynią i Gdańskiem pod kątem związania tych portów z zapleczem. Będziemy tu mieli na uwadze związanie naturalne i stopień jego wykorzystania.

Pod względem powyższym, Gdynia jest tworem całkowicie sztucznym. Świadoma wola ludzka wycięła port w wydmach piaskowych i połączyła go magistralą węglową z Górnym Śląskiem. Racji istnienia tego tworu szukać należy właściwie nie tyle u nas — z punktu widzenia stosunków obecnych — ile w Szwecji. Gdynia realizuje najkrótszą choć najkosztowniejszą drogę do wyrównywania się potencjału węglowego — od nadmiaru w Polsce do absolutnego zera w Szwecji.

Gdańsk jako ujście do morza Wisły ma znaczenie bezkonkurencyjne, ograniczone jednak jeszcze na bliżej nie dającą się określić ilość lat faktem nieuregulowania tej głównej arterii rzecznej i jej dopływów. Już w 1919 roku mówiło się w Polsce wiele na temat połączenia z Wisłą nie tylko Górnego Śląska kanałem węglowym ale nawet i Łodzi. W 1934 reklamowano projekt usplawnienia Dniestru, Prutu i Sanu, połączenia tych rzek ze sobą i stworzenia drogi Bałtyk — Czarne Morze. Skończyło się to wszystko na czczej gadaninie, na rujnacji niemieckich prac regulacyjnych Wisły od Torunia do Tczewa i na zapoczątkowaniu celowej regulacji całej Wisły budową tam na Dunajcu i Sole.

Zupełnie inna jest sytuacja Szczecina. Odra na całej swej długości jest uregulowana należycie i przystosowana do żeglugi barek do pojemności 1000 ton. Uregulowana jest również Warta. Port w Szczecinie jest naturalnym portem wodnym nie tylko dla polskiego węgla ale i dla polskiego zboża. Jego zdolność przeładunkowa stoi w tyle poza Gdynią i Gdańskiem, ale taniość dostawy do Szczecina naszych głównych artykułów eksportowanych jest tak bezkonkurencyjna, że gdybyśmy się chcieli kierować tylko tym względem, powinniśmy cały nasz węgiel kierować w przyszłości tylko na Szczecin.

Polityka taka z uwagi na ciężar dokonanych inwestycyj byłaby pozbawiona sensu. Niemniej jednak pamiętać musimy, że, posiadając Szczecin, różnice w kosztach przywozu do naszych portów będą nam się ciągle rzucały w oczy i wprost zmuszą nas do przyśpieszenia regulacji Wisły.

Cała ta sprawa przedstawiałaby się znacznie gorzej, gdyby nie istnienie drogi okrężnej, która przed wojną była dla nas martwa. Mamy tu na myśli połączenie Odra — Noteć — Kanał Notecki — Bydgoszcz — Wisła. Jako droga węglowa z Górnego Śląska jest ona i dalsza i droższa. Naładowane barki muszą pokonywać prąd na Noteci, płynąc w górę i stojącą wodę Kanału Noteckiego. Niemniej jednak droga ta jest bez porównania tańsza od transportu kolejowego.

W ten sposób dochodzimy do zasadniczego aspektu naszych rozważań. Nie to jest ważne, jak wielką część nabrzeży szczecińskich już nam przekazano i do załadowania względnie wyładowania jakich towarów one się nadają. Port w Szczecinie wysuwa bowiem nieodparcie zagadnienie żeglugi śródlądowej. Będzie on martwy niemal bez korowodów szkut i berlinek na Odrze, Warcie, Noteci.

Z drugiej strony jeżeli uda się nam, a udać się musi, rozwinąć naszą żeglugę śródlądową do tego stopnia, aby przy jej pomocy wykorzystać w pełni port szczeciński, siłą rzeczy ożywimy i Kanał Bydgoski i Wi-

się i przestaniemy przeciążać nasz eksport kosztami transportu kolejowego.

Te części portu w Szczecinie, którymi już władamy, nie pozwalają na odprawianie większych statków. Chwilowo będą one służyły do odbioru UNRR-y, do repatriacji Polaków i Niemców. Musimy jednak pamiętać o czekających nas zadaniach. Jesteśmy krajem nadwiślańskim i nadodrzańskim. Wynalazek, który by zastąpił taniość transportu wodnego, jest nie do pomyślenia. Bez uregulowanych rzek, bez kanałów będziemy zawsze w naszych portach pracować nieekonomicznie i całości naszego gospodarstwa nigdy nie podniesiemy na wyższy poziom.

Aby dać dowód jakiego rodzaju inwestycje są opłacalne, warto sobie przypomnieć, że w miejscowości Niederfienow, gdzie Odra łączy się z kanałem Hohenzollernów, Niemcom dla wygodnego pokonania różnicy 36 metrów poziomu, opłaciło się postawić windę elektryczną, która na tę wysokość podnosi barki do 1000 ton pojemności. Wygląda to w ten sposób, że barka wjeżdża do zamykającej się szczelnie wanny i z nią razem wędruje blisko 8 pięter w górę.

Przed wojną w Polsce żegluga śródlądowa była traktowana więcej niż po macoszemu. Obecnie nie jest wiele lepiej. Wśród tysięcy naszych kłopotów zapominamy o niej. Nie wolno nam jednak tego czynić. Musimy pamiętać, że tylko rzeka jest naturalną drogą do morza. Port w Szczecinie będzie nam to ciągle przypominał.

Dokoła zadań Z. G. M. M.

Skrót Z. G. M. M. nie zdobył sobie jeszcze prawa obywatelstwa. Akt erekcyjny komitetu organizacyjnego Związku Gospodarczego Miast Morskich datuje się z dnia 28 marca br. Niedaleka jest już data Walnego Zjazdu tego nowego Związku. Została ona wyznaczona na dzień 28 — 30 czerwca. Jest więc pora, aby się zastanowić nad zadaniami, jakie ZGMM ma realizować.

Historia związków miast jest niemal tak stara, jak stare są miasta. W Grecji miasta były jednocześnie państwami i historia starożytna tego kraju sprowadza się do historii jego miast, do ich sojuszów, do walk, do tworzenia związków, w których najczęściej Ateny i Sparta przyjmowały kierownictwo. Nie zagłębiając się w szczegóły należy wymienić jeszcze Hanzę. Był to związek niemieckich miast portowych.

Ponieważ swego czasu do Hanzy należał Gdańsk, Chełmno i Toruń nie od rzeczy będzie przypomnieć sobie historię tego związku. W starym niemieckim języku słowo „Hanse" odpowiada mniej więcej naszemu pojęciu związku, zrzeszenia, towarzystwa. Pierwsze „Hanzy" były to związki kupców niemieckich, osiadłych za granicą kraju, przede wszystkim w Anglii. Były to czasy wczesnego średniowiecza, gdy Anglikom daleko było do nazwy narodu morskiego.

Ci pierwsi hanzeaci, po zdobyciu niezwykle korzystnych przywilejów od królów angielskich zaczęli wywierać tak wielki wpływ na swe rodzinne miasta, przeważnie portowe jak Hamburg, Brema, Lubeka i inne, że wciągnęli je do związku. Działo się to na przełomie XI i XII wieku. Oficjalna data założenia Hanzy, do której przystąpiło wiele miast śródlądowych przypada na rok 1241. Jest to bodaj najbardziej ciekawe w organizacji tego związku, że każde miasto portowe wciągało do niego swych dalej w głąb lądu położonych sąsiadów, a w pierwszej linii miasta nadrzeczne. Tym należy tłumaczyć wspomniany wyżej udział Chełmna i Torunia.

Hanza zdobyła niesłychaną potęgę. Wypowiadała zwycięskie wojny Danii i Norwegii. Utrzymywała z górą dwa wieki najzupełniejszy monopol handlowy i rybołówczy na morzu Północnym i na Bałtyku. Można się spierać, czy była związkiem miast i kupieckich kompanij, czy też państwem. Zabójcze dla niej okazało się odkrycie Ameryki w 1492 roku. Drogi handlowe zmieniły się i jako nowa potęga morska zaczęła się wykrystalizowywać Anglia. Jeszcze na początku panowania Elżbiety hanzeaci niemieccy wywożą z Anglii 44.000 sztuk sukna, gdy Anglicy sami raptem 1.100 sztuk tego własnego produktu. Mądra królowa, która stworzyła podwaliny morskiej potęgi Anglii, znosi przywileje kupców niemieckich. Hanza próbuje w odwecie bojkotu towarów angielskich. Zrywa jednak ten bojkot pierwszy Hamburg i zezwala u siebie na osiedlenie się angielskiej kompanii kupieckiej „Adventurers". To był koniec świetności mimo zajadłego oporu Lubeki. Na początku XVII wieku już tylko 14 miast należy do Hanzy. Jej pozostałością aż do czasów cesarstwa niemieckiego była niemal państwowa samodzielność Hamburga, Bremy i Lubeki.

Poświęcając tyle miejsca historii Hanzy nie mamy, rzecz oczywista, na celu czynienia jakichkolwiek porównań z Z. G. M. M. Wprost przeciwnie sądzimy, że te reminiscencje tylko wtedy staną się niemożliwe, jeżeli zainteresowani będą dokładnie wiedzieli, czym Hanza była i czym w żadnym wypadku nie może być nasz Związek Gospodarczy Miast Morskich.

W akcie erekcyjnym omawianego Związku czytamy, że jego zadania należy rozbić na pięć części:

a) Związać nowe wybrzeże Polski, składające się z elementów o różnej przeszłości historycznej w jednorodną całość. Stąd wyłaniają się postulaty rozwoju komunikacji międzymiastowej na drogach lądowych i morskich oraz wzajemnej wymiany towarowej i dóbr kulturalnych.

b) Stworzyć na całym wybrzeżu warunki egzystencji i wykonywania pozytywnej pracy gospodarczej i społecznej dla ludności miast nadmorskich.

c) Współdziałanie w pracy wiążącej całe społeczeństwo polskie, z morzem, przestawiającej psychikę polską z lądowo-agrarnej na przemysłową morską.

d) Reprezentowanie i opiniowanie wobec Państwa programów odbudowy i zabudowy.

e) Krzewienie wszelkich wartości regionalnych.

Punktacja powyższa, którą podajemy w wielkim skrócie (patrz Nr 2 Biuletynu), wprawdzie wyczerpuje niemal bez reszty zadania ZGMM, niemniej jednak nie jest wystarczająco przejrzysta. Tak np. w punkcie a) czytamy o wzajemnej wymianie dóbr kulturalnych, w b) — szkolnictwie specjalnym i charakterystycznym rzemiośle, w c) — o jednolitym prowadzeniu akcji propagandowo-morskiej, wreszcie, w e) — o krzewieniu wartości regionalnych. Podobnie punkt b) mówi o odbudowaniu i zagospodarowaniu w ramach ogólnego planu państwowego miast wybrzeża, a punkt d) o reprezentowaniu i opiniowaniu wobec Państwa programów odbudowy i zabudowy miast i osiedli.

Jeśli przyjmiemy za pewnik, nie podlegający dyskusji, że miasta nadmorskie Rzeczypospolitej stanowią odrębną całość, posiadającą własne zadania i swoiste cele, będziemy musieli zastosować do naszych rozważań inną punktację niż wyżej wyłuszczona. Trzeba nakreślić główne linie, nie wchodząc w szczegóły, których wydedukowanie jest arcyprostym zadaniem. W tym celu postępując, zauważymy istnienie dwóch odrębnych płaszczyzn naszego tematu.

Pierwszą z tych płaszczyzn należało by określić mianem zadań wewnętrznych, drugą — zewnętrznych. Inaczej się wyrażając, Miasta Nadmorskie muszą reali-

zować szereg celów, które nie wychodzą poza ich obręb, ponadto winny znaleźć właściwe środki do utrzymywania kontaktu zewnętrznego z tym, co nazwiemy bądź krajem, bądź społeczeństwem, rządem lub państwem. Należy teraz zauważyć, że płaszczyzny te wzajemnie się przenikają. Ich najbardziej wyraźnym punktem przecięcia będzie przejście od teraźniejszości do przyszłości. Nie zadania na najbliższą przyszłość tylko na odległą wymagają długiej i mozolnej mobilizacji sił państwa i narodu.

Wychodząc z powyższych założeń możemy streścić cele Związku Gospodarczego Miast Morskich w trzech punktach:

a) odbudowa,
b) mobilizacja narodu,
c) rozbudowa.

Przede wszystkim chcemy przeciwstawić się zbyt taniemu optymizmowi, który dla osiągnięcia jeszcze tańszych efektów jednym tchem wylicza problemy odbudowy i rozbudowy. Nas tu nad morzem, nad jego czystą kryształową wodą, oddychających takim samym powietrzem, obowiązuje trzeźwość i logika myślenia. Mamy zbyt wielkie i zbyt ciężkie zadania do spełnienia, abyśmy mieli odwagę przystępować do ich wykonania bez uzbrojenia się w powyżej wymienione przymioty. Otóż koszta odbudowy są tak wielkie, że rozbudowę możemy sobie tylko przygotowywać drogą odpowiedniego kierowania prac restauracyjnych. Na nic więcej nas nie stać.

Inaczej przedstawia się sprawa z punktem b). Nasze Miasta Morskie służą całej Rzeczypospolitej i mają najzupełniejsze prawo domagania się od niej pomocy. Potencjalnie nie są one gospodarczo słabe. Swymi usługami i swą pracą potrafią bez wątpienia zdobyć wielkie nawet w przyszłości środki na realizację swych celów. Nie będzie to jednak nigdy wystarczało. Zdane wyłącznie na własne siły, Miasta Morskie musiałyby nawet po całkowitej odbudowie chylić się ku nieuchronnemu upadkowi. Tego udowadniać nie trzeba.

Z tego to powodu punkt b), który nazwaliśmy krótko „mobilizacją narodu" a przez który rozumiemy całość wysiłków, zmierzających do przetworzenia narodowej psychiki polskiej w odniesieniu do morza, ten punkt równie dobrze nazwać można drugim punktem a).

Jeżeli prace nad rozbudową Miast uważamy za rzecz przyszłości, oczywiście przy stosowanym nad naszym morzem tempie, przyszłości niedalekiej, o tyle wysiłki nad mobilizacją sił duchowych narodu musimy włączyć do programu działań na dziś i scalić je w jedno z pracami nad odbudową.

Nie będziemy się dłużej zastanawiali nad kwestiami odbudowy i rozbudowy. Temat ten również dobrze może być przedmiotem parostronicowych rozważań jak i grubego fachowego dzieła. Miasta Morskie nie stanowią w żadnym kierunku całości, za wyjątkiem w tym jednym, że leżą nad morzem. Między wielkim portem, posiadającym ponadto zaplecze z uprzemysłowionego miasta a zwykłym nadmorskim letniskiem, leżą wielkie, niemal przepastne różnice. Ale łączy je właśnie ten czynnik nieznany i nie rozumiany przez ludzi śródlądowych — morze.

I jeżeli teraz mamy mobilizować duchowe i materialne siły narodu w celu jak się wyraża akt erekcyjny „przestawienia psychiki polskiej z lądowo-agrarnej na przemysłowo-morską", musimy tu nad morzem uderzyć we wszystkie klawisze tej bogatej w tony klawiatury oddźwięków, powstających w duszy człowieka przy zetknięciu się z wszechpotężnym żywiołem wody.

Istnieje pewien truizm, wart przypomnienia w tym miejscu. Najpierw każdą ideę należy poznać, następnie pokochać. Miłość ta dopiero władna jest zrodzić czyn, z którego może wyrosnąć potęga, zamierzona w idei. Z tych to powodów wszystko co zamierzamy nad morzem uczynić sprowadza się w pewnym stopniu do propagandy morza i do poznania morza.

Wybijemy otwarte drzwi, jeżeli stwierdzimy, że z naszą propagandą morską jest więcej niż źle. Jest ona pod każdym względem w powijakach. Trzeba pamiętać, że propaganda słowem czy drukiem jest tylko fragmentem propagandy, rzucającej na stół wszystkie dostępne jej atuty.

Zatrzymajmy się przez chwilę nad propagandą prasową. Pisma polskie pisują o morzu więcej niż mało. Nie utrzymują przeważnie specjalnych korespondentów. Czerpią najczęściej z drugiej ręki i to rzadko. Innej propagandy jak prasowa w ogóle nie ma. Obok artykułu dziennikarskiego powinna stanąć powieść morska, poezja morska, sztuka teatralna morska. Kto rozpisze konkursy na ten cel? Niewątpliwie będzie to zadaniem Związku Gospodarczego Miast Morskich.

Jeszcze gorzej jest z czynem. Organizacja sezonu wycieczkowego nad polskie morze, specjalnie do szeregu pięknych uzdrowisk leżących dalej na zachód w stronę Szczecina — jak dotychczas nie jest zupełnie brana pod uwagę. Hel został odcięty i nie jest zagospodarowany. Pozostanie tylko Sopot, który robi obecnie wysiłki nad zorganizowaniem sezonu.

Jak z powyższego widać, ZGMM ma ogromne i rozliczne zadania do spełnienia. Szkoda tylko, że tak późno doszło do jego organizacji, że Zjazd walny został wyznaczony na koniec czerwca br. Ale lepiej późno niż wcale. Z tych to powodów możemy patrzeć optymistycznie w przyszłość. Zdrowa inicjatywa samorządu miejskiego Miast Morskich należycie uchwycona i należycie prowadzona może zdziałać wiele, bardzo wiele. Wierzymy z całą mocą, że to uczyni, że podniesie nasze miasta na poziom znacznie wyższy od przedwojennego i że przede wszystkim, a to jest warunek sine qua non, przez celową propagandę i zaznajomienie z morzem i jego problemami doprowadzi do koniecznej przemiany w naszej psychice narodowej i przestawi ją na tak niezbędne tory morskiego myślenia i odczuwania.

O potrzebie rybołówstwa

Kwestia konsumpcji ryb morskich w Polsce przedstawiała się zawsze fatalnie. Złożyło się na to szereg przyczyn. Najkapitalniejszą, oczywiście, był brak własnego szerokiego dostępu do morza. Ponadto ugruntowało się przekonanie, że ryba jest pośledniejszym gatunkiem pożywienia i że jej mięso — mięsem nie jest. Zapewne poważny wpływ wywarły w tym względzie przepisy religijne, uznające rybę, jako potrawę postną. Z tego powodu w umyśle przeciętnego Polaka zakorzeniło się przekonanie, że rybę można jeść tylko w piątek, tylko w Wielki Post i tylko na wieczerzy wigilijnej. W inne dni prawo obywatelstwa zdobył sobie śledź, jako ceniona zakąska.

W czasach nowożytnych pojęcia powyższe uległy olbrzymiej przemianie. Tak np. jeden z protestanckich uczonych amerykańskich, niepomny na walkę swych przodków z ideą katolickiego postu, zalecał krótko przed wojną powstrzymywanie się całodzienne raz na tydzień od jedzenia. Uzasadniał to koniecznością uwalniania organizmu od czasu do czasu od nadmiaru pokarmów. Z drugiej znów strony udowodniono bez żadnej wątpliwości, że mięso ryby jest takim samym mięsem, jak każde inne.

W stosunku do mięsa zwierząt ciepłokrwistych mięso ryb ma więcej zalet niż wad. Jest wprawdzie bardziej wodniste. Objętościowo trzeba go spożyć więcej niż np. wołowiny. Nie należy jednak ulegać złudzeniu wywoływanemu nie przez jego „niepożywność" lecz przez łatwiejszą strawialność. Białko bowiem mięsa rybnego jest dla organizmu ludzkiego znacznie łatwiej przyswajalne, niż takie samo białko zwierzęce. Stąd to pochodzi, że przy spożywaniu ryb trudno jest osiągnąć stan przejedzenia, jaki, niestety, w Polsce jest poczytywany za coś godnego pożądania.

Poza lekkostrawnym białkiem mięso ryb zawiera równie łatwo przyswajalny tłuszcz. Ponadto posiada jod, chroniący przed zaburzeniami tarczycy, fosfor, gwarantujący normalny rozwój kośćca oraz niezbędny dla pracy nerwów i mózgu. Najważniejszym jednak składnikiem mięsa rybiego są witaminy. Trzeba pamiętać, że wiele ryb jada się na surowo, lub po krótkim przygotowaniu, nie niszczącym witamin. Kolosalne znaczenie tych związków chemicznych dla organizmu jest już dość szeroko znane, ale nie potrafiło dotychczas przełamać drzwi do naszej kuchni narodowej, trudniącej się w dużym zakresie bezsensownym niszczeniem tych niezbędnych dla życia i zdrowia substancyj.

Gospodynie polskie nieprędko będą wiedziały, która potrawa w zależności od tego jak jest przyrządzona zawiera czy nie zawiera witamin. Witaminy A, B, C i D pozostaną długo jeszcze niezrozumiałą kabalistyką. Natomiast propaganda jakiegoś produktu pod hasłem, że jest smaczny i tani, znajdzie na pewno posłuch.

Dochodzimy tutaj do sedna sprawy. Propaganda jedzenia ryb morskich nie będzie nigdy skuteczna, jeżeli ryba wagowo tj. po potrąceniu zwiększonej zawartości wody w mięsie, nie będzie bodaj odrobinę tańsza od mięsa zwierząt ciepłokrwistych. Inaczej się wyrażając, ryba morska świeża powinna co najmniej kosztować o 30 % taniej od mięsa wołowego.

Wielka konsumpcja ryb na zachodzie Europy bazowała się właśnie na tym, że ryba była najtańszym produktem mięsnym. I ryba tym tańszym produktem zawsze być może. Wody oceanów są, jak dotychczas, niewyczerpaną skarbnicą, z której każdy, uzbrojony w niewielki statek rybacki i w stosunkowo niekosztowne narzędzia połowu, może czerpać dowolną ręką. Produkcja mięsa na lądzie, szczególnie w krajach gęsto zaludnionych, żadnej konkurencji z połowem ryb morskich wytrzymać nie może.

W naszych obecnych warunkach powojennych wobec skandalicznie niskiego pogłowia zwierząt gospodarskich, które, za wyjątkiem świni, mają wolne tempo odradzania się i wzrostu, zaopatrzenie ludności w niezbędne ilości białka zwierzęcego dla utrzymania jej zdrowia na należytym poziomie jest zagadnieniem niemal nierozwiązalnym. Poczekamy przynajmniej 7 — 10 lat, nim będziemy dysponowali przedwojennym nadmiarem żywca. Inaczej jest z rybołówstwem morskim. Nie potrzeba wielkich nakładów, aby w czasie krótkim, bo i wyszkolenie załóg, nie jest specjalnie trudne, uzyskać potężne ilości zdrowego pokarmu.

W ciągu 1945 r. złowiliśmy nad brzegami Bałtyku zaledwie 2 miliony kilogramów ryby. Przy połowach tych było zajętych:

46 kutrów,
42 łodzi motorowych
464 łodzi wiosłowo-żaglowych.

Przy połowach w końcu 1945 roku było zatrudnionych przeszło 2000 ludzi.

Na rok 1946 projektuje się dalszą energiczną rozbudowę floty rybackiej. Projektuje się osiągnięcie stanu:

10 trawlerów,
10 lugrów,
260 kutrów motorowych,
300 łodzi wiosłowo-żaglowych.

Flota ta da zatrudnienie kilkunastu tysiącom rybaków, przyczyni się do pełnego wykorzystania wędzarń, chłodni i fabryk przetworów rybnych i pozwoli prawdopodobnie na osiągnięcie 20 milionów kilogramów ryby.

Ten stan rzeczy nie będzie jeszcze zadawalający. Rynek polski przy 20 milionach kilogramów ryby rocznie daleki będzie jeszcze od względnego nasycenia. Z tego to powodu Morski Instytut Rybacki w opracowanym przez siebie planie trzyletnim projektuje osiągnięcie następującego składu naszej floty rybackiej:

30 trawlerów,
20 lugrów,
450 kutrów.
2000 łodzi.

Przy pomocy takiego sprzętu będzie można rzucać rocznie na rynek krajowy do 65 milionów kilogramów ryby. Będzie to stanowiło na osobę rocznie w całym kraju prawie po 3 kilogramy. Jeżeli jednak odrzucić ludność wiejską, wówczas na osobę przypadnie niemal 10 kilogramów rocznie na głowę. Będzie to jeszcze dwa razy mniej niż w Anglii, dwa i pół raza mniej niż w Związku Radzieckim i cztery i pół raza mniej niż w Norwegii. Niemniej jednak osiągnąć to będzie można już za trzy lata. I warto zauważyć, że w ciągu takich samych trzech lat z trudnością można się doczekać rzeźnej jałowicy. Dlatego to wysiłki nad zorganizowaniem naszego rybołówstwa z jednej strony i propagandą spożywania ryb z drugiej, należą do podstawowych zadań naszej powojennej polityki gospodarczej.

DZIAŁ INFORMACYJNO-STATYSTYCZNY

DELEGATURY RZĄDU DLA SPRAW WYBRZEŻA

pod redakcją *Mgr Antoniego Skotnickiego*

Obroty towarowe portów Delty Wisły

Ogólny obrót towarowy portów Gdańsk — Gdynia w m-cu marcu wyniósł 534,2 tys. ton. Na import 155,8 tys. ton, na eksport 378,4 tys. ton. W stosunku do lutego — obrót ogólny wzrósł o 120,6 tys. ton, tj. o 29,1 %, import spadł o 17 tys. ton, tj. o 9,8 %, a eksport wzrósł o 57,1%.

Praca portów Gdańsk—Gdynia w I kwartale 1946 r.

	Import w tys. ton	Eksport w tys. ton	Ogółem w tys. ton
Rok 1945	376.5	540.7	917.2
Rok 1946:			
styczeń	139,0	177.9	316.9
luty	172.8	240.8	413,6
marzec	155.8	378.4	534.2

Obrót towarowy pierwszego kwartału roku 1946, który wyniósł 1.264,7 tys. ton i przekroczył o 347,5 tys. ton obrót całego okresu pracy naszych portów od lipca do 31 grudnia 1945 r., wzrósł o 37,8%. Na tak znaczny wzrost obrotów wpłynął w pierwszym rzędzie wzmożony wywóz węgla.

Wywóz węgla, koksu i bunkru w I kwartale 1946 r.

	Gdańsk w tys. ton	Gdynia w tys. ton	Razem w tys. ton
Styczeń	82,1	91,8	173,9
Luty	125,8	100,1	225,9
Marzec	198,7	174,6	373,3

Przywóz towarów w ramach dostaw UNRRA w I kwartale 1946 r.

	Gdańsk w tys. ton	Gdynia w tys. ton	Razem w tys. ton
Styczeń	38,7	46,2	84,9
Luty	84,0	46,9	130,9
Marzec	45,6	60,7	106,3

Praca poszczególnych portów w I kw. przedstawia się następująco:

Miesiąc	Gdańsk			Gdynia			Ogółem
	Import w tys. t.	Eksport w tys. t.	Obrót w tys. t.	Import w tys. t.	Eksport w tys. t.	Obrót w tys. t.	OBRÓT w tys. t.
Rok 1945	135.0	218.9	353.0	241.5	321.8	563.3	917.2
Rok 1946:							
styczeń	68,9	86.0	154,9	70,1	91,9	162.0	316.9
luty	97.2	132.7	229,9	75,6	108,1	183.7	413.6
marzec	68,2	198.7	266,9	87,6	179,7	267,3	534,2
Razem na I kwart.	234,3	417.4	651.7	233,3	379,7	613,0	1.264.7

Ruch statków w Gdańsku i w Gdyni w I kwartale 1946 r.

WEJŚCIE

Miesiąc	Gdańsk		Gdynia		Razem	
	Ilość statków	N. R. T.	Ilość statków	N. R. T.	Ilość statków	N. R. T.
Rok 1945	356	309.955	531	436.135	887	746.090
Rok 1946:						
styczeń	110	124.096	122	150.616	232	274.712
luty	98	170.510	128	169.724	226	340.234
marzec	144	197.845	171	193.813	315	391.658
Razem	352	492.451	421	514 153	773	1.006 604

WYJŚCIE

Miesiąc	Gdańsk		Gdynia		Razem	
	Ilość statków	N. R. T.	Ilość statków	N. R. T.	Ilość statków	N. R. T.
Rok 1945	343	289.017	510	395.878	853	684 895
Rok 1946:						
styczeń	104	123.224	114	150.959	218	274.183
luty	97	152.940	130	173.165	227	326.105
marzec	148	208 717	175	205.737	323	414.454
Razem	349	484.881	419	529.861	768	1.014.712

Ilość dźwigów (czynnych) w I kwartale 1946 r.

Rodzaj dźwigów	Gdańsk styczeń	Gdańsk luty	Gdańsk marzec	Gdynia styczeń	Gdynia luty	Gdynia marzec
Drobnicowe	2	3	3	15	15	15
Masowe	13	13	12	3	4	4
Mostowe	1	1	1	2	2	2
Taśmowce	2	2	2	2	2	2
Ogółem	18	19	18	22	23	23

Magazyny Portowe

Ogólna powierzchnia magazynów w portach Gdańsk — Gdynia w m-cu marcu 1946 r. wynosiła 87.682 m².

Powierzchnia magazynów administrowanych przez GUM . . . . . 72.119 m².

Powierzchnia magazynów eksploatowanych przez samodzielne przedsiębiorstwa . . . . 15.563 m².

Dla przeładunków zboża są obecnie do dyspozycji elewator zbożowy w Gdyni o pojemności 10.000 ton i elewator zbożowy w Gdańsku również o pojemności 10.000 ton.

Dla wyładunków paliwa płynnego są 3 stacje zbiornikowe w Gdańsku, stacja zbiornikowa melasy w Gdyni, — w toku roboty koło zbiornika na Oksywiu.

Zjednoczenie Stoczni Polskich

Zestawienie rob. godz. za I kwartał 1946 r.

Miesiąc	Inwestycja	%	Produkcja	%	Suma 100%	wykon. planu w %
Styczeń	364.451	65	191.522	35	556.173	89
Luty	329.201	53	291.444	47	620.645	91
Marzec	281.578	45	319.725	55	601.303	91

Zestawienie to świadczy o stopniowym wychodzeniu Zjednoczenia Stoczni Polskich z okresu odbudowy a przechodzeniu na produkcję i podnoszenie stopnia samowystarczalności.

Zjednoczenie Przemysłu Materiałów Budowlanych

W administracji Z. P. M. B. na okręg gdański znajdują się następujące zakłady:

3 fabryki papy dachowej i materiałów izolacyjnych (2 czynne),
2 betoniarnie, (1 czynna),
14 cegielni (w stadium uruchomienia),
2 fabryki ceramiki ozdobnej (w stadium uruchomienia),
1 kaflarnia (nieczynna),
2 żwirownie,
1 kamieniołomy dla przeróbki kamienia polnego.

W marcu wyprodukowano:

		wartość w tys. zł
papy smołowcowej	45.000 m²	511.5
papy bitumicznej	28.000 m²	686.0
płyt chodnikowych	32.000 szt.	448.0
krawężników betonowych	200 mb.	46.0
rur betonowych	150 mb.	28.0
dachówek cementowych	12.000 szt.	54.0
Dostarczono:		
żwiru i piasku	892 ton	22.3
kliniaku do betonu	57 m³	17.1
kamienia polnego	970 ton	194.0
cegły pełnej	70.000 szt.	84.0

Rybołówstwo

W lutym złowiono 469.985 kg wartości 11.934.953,— zł; w marcu 1.419.945 kg wartości 35.446.740,— zł. Najwięcej złowiono wętlusza (dorsza) — 1.392.688 kg.

Import ryb, prowadzony przez Centralę Obrotów i Przetwórstwa Rybnego oraz „Społem", wynosił w marcu br.:

ze Szwecji:	dorsza	31.590 kg,
	śledzi	865.800 kg,
	szprot	871.740 kg,
	ogółem:	1.769.130 kg;
z Danii:	dorsza	39.140 kg,
	płastugi	7.680 kg,
	śledzi	186.400 kg,
	szprot	233.220 kg,
	ogółem:	516.440 kg,

Razem import wyniósł . . 2.285.570 kg.

Łączna produkcja rybnego przemysłu przetwórczego w miesiącu marcu wynosiła 845.482 kg, z tego przewędzono 534.688 kg ryb, zakonserwowano 17.224 kg i zasolono 273.600 kg.

W marcu stan taboru rybackiego powiększył się o 4 kutry i 97 łodzi; w remoncie znajduje się kutrów 39 i pewna ilość łodzi; w budowie znajduje się 17 kutrów i 10 łodzi; zatopionych, lecz nadających się do podniesienia 26 kutrów i 10 łodzi.

Stan taboru rybackiego: 30 kutrów i 520 łodzi.

Spółdzielczość

Na dzień 31 marca br. w wojew. Gdańskim ogólna liczba spółdzielni, należących do Związku Rewizyjnego Spółdzielni, wynosiła 328. Liczba spółdzielni na koniec grudnia ub. roku wynosiła 250.

Niżej podane zestawienie obrazuje stan spółdzielni i obroty:

typ spółdzielni	ilość spółdz. na 1. 1. 46 r.	obroty za grudzień 1945 r.	ilość spółdz. na 31. 3. 46 r.
a) spółdz. spożywcze	56	33.100.000	72
„ roln.-handlowe	14	8.200.000	15
„ księgarskie	15	900.000	17
„ inne handlowe	3		3
b) „ wytwórcze	12	3.000.000	19
c) sp. Samopom. Chłopska	49	6.600.000	73
spółdz. ogrodnicze	1	610.000	1
„ rybackie	11	7.400.000	13
d) „ pracy i różne	47	8.400.000	59
e) „ oszcz.-pożyczk.	42	2.600.000	46
Razem:	250	70.810.000	328

Komunikacja

W miesiącu marcu nadeszło do Gdańska i Gdyni z głębi kraju ogółem 17.960 wagonów z 339.6 tys. ton ładunku, z czego

węgla	15.393 wagon.	310,7 tys. ton,
koksu	2.325 wagon.	48.2 tys. ton,
różne	42 wagon.	9,7 tys. ton.

na port w Gdańsku przypada:

węgla	7.007 wagon.	142,9 tys. ton,
koksu	2.324 wagon.	48,2 tys. ton,
różne	28 wagon.	0,5 tys. ton.

na port w Gdyni przypada:

węgla	8.386 wagon.	167,8 tys. ton.
koksu	1 wagon	0,02 tys. ton.
różne	14 wagon.	0,2 tys. ton.

Z portów Gdańska i Gdyni odeszło w głąb kraju og. 9.465 wag. z 148,0 tys. ton ładunku.

Z Gdańska odeszło 4.728 wagonów — 78,5 ton, na co się złożyło:

UNRRA	2.231 wagonów	— 30,5 tys. ton
Mater. pędn.	786 „	— 14,8 „ „
Pszenica	12 „	— 0,2 „ „
Fosforyty	774 „	— 15,5 „ „
Apatyty	98 „	— 2,0 „ „
Ruda	393 „	— 12,1 „ „
Inne	255 „	— 3,6 „ „

Z Gdyni — odeszło 4.737 wagonów — 69,6 tys. ton, na co się złożyło:

UNRRA	2.086 wagonów	— 27,3 tys. ton
Ruda	912 „	— 17,9 „ „
Celuloza	64 „	— 0,9 „ „
Pszenica	515 „	— 8,0 „ „
Inne	1.160 „	— 15,5 „ „

Do Gdańska przybyło ogółem 309 pociągów, w czym 92 pociągi próżne: odeszło 325 pociągów — w czym 154 pociągi próżne.

Do Gdyni przybyło ogółem 229 pociągów, — w czym 66 pociągów próżnych: odeszło 208 pociągów, — w czym 82 próżne.

Rozmieszczenie koni i krów z UNRRA, przydzielonych woj. Gdańskiemu przez Woj. Kom. Rozdziału Inwentarza do dn. 20.III.46 r.

Powiat	Konie	Krowy	Buhaje
Gdańsk	930	969	11
Kościerzyna	75	15	—
Kartuzy	147	8	—
Starogard	80	12	—
Tczew	90	84	—
Morski	160	36	—
Elbląg	87	52	—
Malbork	149	70	—
Sztum	30	30	—
Kwidzyn	34	36	—
Bytów	14	—	—
Miastko	—	95	—
Lębork	28	—	—
Słupsk	4	100	—
Sławno	112	90	—
Do dyspoz. Woj. Izby Roln. do rozprowadz.	—	—	15
Padło na etapach	36	3	—
Zaginęło w transporcie	10	—	—
Razem:	1.986	1.600	26

Zatrudnienie

W miesiącu marcu br. na terenach Gdańska, Gdyni i Elbląga zarejestrowano ogółem 4.288 poszukujących pracy, w tej liczbie 968 kobiet, a mianowicie:

w Gdańsku	1.832 m. i 368 k.	razem	2.200	osób.
w Gdyni	975 m. i 325 k.	„	1.300	„
w Elblągu	513 m. i 275 k.	„	788	„

W porównaniu do m-ca lutego br. liczba zarejestrowanych zwiększyła się o 326 osób, co tłumaczy się dalszym napływem na Wybrzeże pracowników z zaplecza w poszukiwaniu możliwości uzyskania pracy.

Stan poszukujących pracy na dzień 1 kwietnia br. wyniósł:

w Gdańsku	1.324 osób, w tym	1.074 m.	250 k.
w Gdyni	201 „ „ „	127 „	74 „
w Elblągu	808 „ „ „	442 „	366 „
ogółem:	2.333 osób, w tym	1.643 m.	690 k.

W porównaniu do liczby poszukujących pracy na dzień 1 marca br., stan obecny wzrósł o 240 osób, tj. zwiększył się o sumę osób, które nie mogły być zapośredniczone do pracy w swym zawodzie.

W m-cu marcu Urząd Zatrudnienia zapośredniczył do pracy:

w Gdańsku	1.288 m.	222 k.	razem 1.510 osób.
w Gdyni	905 m.	293 k.	razem 1.198 osób,
w Elblągu	312 m.	69 k.	razem 381 osób,
ogółem:	2.505 m.	584 k.	razem 3.089 osób.

W porównaniu do miesiąca lutego br. liczba zapośredniczeń wzrosła o 152 osoby.

W m-cu marcu br. zakłady pracy zgłosiły wolnych miejsc pracy dla 2.832 pracowników, w tym:

w Gdańsku	1.191 osób,
w Gdyni	1.175 osób,
w Elblągu	466 osób.

Na dzień 1 kwietnia br. pozostawało na całym terenie działania U. Z.: w Gdańsku 741 wolnych miejsc pracy, w tym dla mężczyzn 607 i kobiet 134.

Ogólny stan zatrudnienia na Wybrzeżu wynosi 76.698 osób, z czego zatrudniają:

Zjednoczone Stocznie Polskie	5.141 pracown.,
Biuro Odbudowy Portów ca.	4.100 pracown.,
Gdańska Dyrekcja Odbud.	3.715 pracown.,
Główny Urząd Morski	4.162 pracown.

Stała Komisja Kwalifikacyjna dla robotników portowych zakwalifikowała w m-cu marcu:

w Gdańsku	345 robotników portowych,
w Gdyni	1.800 „ „
tj. razem	2.145 robotników portowych.

Prace Komisji Kwalifikacyjnej trwać będą do końca kwietnia br.

W okresie sprawozdawczym przepracowano:

w porcie gdyńskim	34.190 robotniko-dniówek,
„ „ gdańskim	14.944 „ „
tj. razem:	49.134 robotniko-dniówek.

W porównaniu z m-cem lutym ilość przepracowanych robotniko-dniówek w obydwu portach zwiększyła się o 4.651 robotniko-dniówek.

Ogólna liczba przepracowanych robotniko-dniówek w obu portach wyniosła 244.067, w tym

port w Gdyni 179.202
i port w Gdańsku 64.865
(za czas od dn. 1. 9. 1945 r. do dn. 31. 3. 1946 r.).

REPATRIACJA

Repatriacja z Zachodu przez punkty przyjęcia Gdynia-Port i Gdańsk-Port:

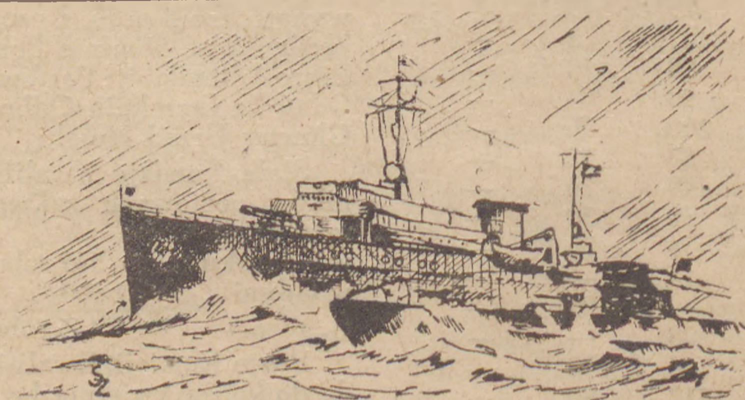
Od początku akcji repatriacyjnej przyjęto i wysłano do kraju w obu punktach 92.606 osób, zaś w okresie m-ca marca br. 21.998.

Do Gdańska-Portu wpłynęło 15 statków, zaś do Gdyni-Portu 13 statków w marcu. W okresie sprawozdawczym przez punkty etapowe w 14 powiatach i 3 ekspozyturach (Starogard, Nytych, Sztum) przeszło 6.910 repatriantów i 4.928 przesiedleńców. Od początku akcji przez powyższe punkty przeszło 171.198 repatriantów i przesiedleńców. Repatriantom tym wypłacono w marcu br. zapomóg na sumę 761.800 zł (od początku akcji 3.999.930 zł).

Wykaz osadnictwa na gospodarstwach poniemieckich poniżej 100 ha

od początku akcji do dn. 1 marca 1946 r. na terenie woj. Gdańskiego

Nazwa powiatu	Na początku akcji było:		Od początku akcji przydzielono:			Na dzień 1.III. pozostaje wolnych:	
	ilość gospodarstw	obszar w ha	ilość gospod.	o obszarze	ilość rodzin	ilość gospodarstw	o obszarze
1. Gdański	5717	101.653,7	3213	68.209.4	3646	2404	23.444,3
2. Kartuski	657	9.172,4	129	1.699,0	134	528	7.473,4
3. Kościerski	972	14.499.8	543	7.776.9	619	429	6.722,9
4. Morski	818	12.424,3	769	12.004,0	799	49	420,3
5. Starogardzki	369	4.347,3	125	3.050,4	310	124	1.296,9
6. Tczewski	312	5.674,0	312	5.674,0	533		—
7. Bytowski	1645	26.539,8	1551	25.192,5	1607	94	1.347,3
8. Elbląski	2056	30.000,0	903	12.918,0	1049	1153	17.082,0
9. Kwidzyński	3143	28.052,2	2238	24.207,5	2433	855	3.844.7
10. Lęborski	3293	46.141,0	2979	42.914.0	2979	314	3.227,0
11. Malborski	1192	13.478,0	546	9.517,0	667	646	3.361,0
12. Miastowski	2649	40.856,8	1820	26.386,5	1820	829	14.270,3
13. Sławski	7943	79.746,0	5657	61.494,0	5657	2286	18.254,0
14. Słupski	8882	80.211,7	7718	73.097,9	7729	1164	7.113,7
15. Sztumski	876	16.132,4	594	10.763,7	634	282	7.366,7
razem	40.524	510.931,3	29.367	384.904.6	30.616	11.157	126.026,7



Wydawca: Wojewódzki Urząd Informacji i Propagandy w Gdańsku i Delegatura Rządu dla Spraw Wybrzeża
Redaktor: Mgr St. Strąbski

Drukarnia „Czytelnik" Gdynia, Mściwoja 7. 812. 700. 5.46. W. 01621